

運輸及通信の速度の差異が商業の

投機性に及ぼす影響

——商業の永遠性に關する一考察——

宮 島 保 衛

通信機關及運輸機關の發達が商業に及ぼす影響に就ては經濟原論及交通論等に關する著書に通常説明せられて居る處であつて茲に再說するの必要が無いと思ふ、然し乍ら通信機關の發達と運輸機關の發達との相互的關係が商業に及ぼす影響に關しては未だ充分なる研究が遂げられて居らない。

從來學者の説く所に依れば交通の發達は商業の投機性を減少せしむるものであると斷定して居る、私見に依れば此の通説は夫れ自體に於ては大體正當なる斷定であるが若し一步進んで運輸の發達と通信の發達との相互的關係に着目し現在及將來に於て運輸の速度が通信の速度に遙に及ばないことを考察し之を運輸の速度と通信の速度とが略一致して居つた電信電話發明前の時代と比較したならば交通の發達が商業の投機性に及ぼす影響に就ては從來學者の

説明して居つた様に簡單に斷定し得ない次第であつて寧ろ交通の發達した今日の方が過去に於けるよりも商業の投機性は増大して居る、其の原因は金融機關、信用制度、取引所の發達等他にも有力なる理由が存することは勿論であるが交通の發達が却つて商業の投機性を増大せしめたことも争はれない事實であつて其の誘因は實に運輸と通信との速度が一致併行しない爲めである、而も其の誘因たる運輸と通信との速度の不一致は永久に除去し得ないものである。

従つて若し運輸と通信との速度の不一致に基く商業の投機性が永遠に除くべからざるものとすれば此の考察は私企業としての商業の永遠性如何と云ふ問題に關聯して來るのである、露國の勞農政府は外國貿易を國營事業として居るが果して右は可能なりや否や、若し運輸と通信との速度が永久に一致しない爲めに商業の投機性が永遠に除去せられないものとすれば此點に於ても貿易の國營と云ふことは可能性に乏しいものとなる、勿論此の問題は企業組織の全般に關聯する問題であつて此の如く簡單に論述し去ることは頗る危険であるが商業の投機性が永久に除去し得ないものとすれば貿易の國營と云ふことが或は商業の廢滅と謂ふことが他の方面から終局の民利なりと結論せらるゝ様

な場合があると假定しても此點に於て實行し難い空論となりはせぬかと思ふ。仍つて私は從來學者が餘り觸れて居らない運輸と通信との相互的關係を商業の投機性及永遠性に關する一考察として茲に觀察して見度いと思ふ。

第一、電信電話の實用前に於ける運輸と通信との關係

電信電話の發明及實用は運輸と通信との相關的關係を斷絶せしめ商業取引に一大變化を與へたもので之を以て一時期を劃することが適當である、尙電信電話實用前を更に運輸が機械力に依らざりし時代と機械力に依れる時代とに分つことが出来る。

一、運輸機關が全然機械力に依らざりし時代に於ける

運輸と通信との關係

運輸機關が全然機械力に依らざる時代とは運輸が人力、動物の力若くは兩者の牽引する車に依つた時代であつて此の時代に於ては通信も人力に依る飛脚の時代であつて運輸機關と通信機關とが全然一致して居つた、勿論嚴格に謂へば此の時代に於ても飛脚に依る通信の速度は人力又は動物力輸送の速度に勝つては居たが其の差は經濟上の現象として觀察するに足らざる程度であつて

且運輸の不便に基き商業取引の範圍の狹小なりし爲め需給の合致容易にして商業の投機性は極めて僅少であつた、現に支那の奥地には此の時代に屬すると思考せらるるが如き地域があるが其の商業は極めて投機性に乏しい。

二、運輸機關が機械力のみに依りたる時代

蒸氣機關に依る汽車汽船の實用以後の時代であつて大體に於て一八四〇年以後の時代である。此の時代に於ても通信は依然として總て此等の運輸機關に依つて爲されたのであつて通信機關と運輸機關とは一致して居り従つて大體に於て通信の速度と運輸の速度とは一致して居つた、勿論陸上に於ても海上に於ても通信物は最も迅速なる運輸機關に依つて輸送せらるるから最も遅い運輸と通信との間には多少の速度の差が存したけれども以て商業取引に投機性を増大せしむる程度には達しなかつた。

此の場合に商業の投機性の本質を一應吟味する必要がある。商業の投機性と呼ぶことは商品の需要と供給との相互的關係に對する商人の見込違ひから起る不可抗的な物價の騰落である、商品の供給は或程度迄統計の力を借りることに依つて確實に推測し得る筈である、反之商品の需要と云ふものは元來人の

心裡に屬する事柄であつて之を推測することは頗る困難である。理論上推測し得るとしても其は極めて近い將來の一瞬間に於ける需要に過ぎない、明日の需要は全然心裡に留保せられて居る事實に過ぎない。此の意味に於ても商業の投機性は本質的のものである、然し乍ら兎に角外面に表現せられたる——換言すれば商業取引市場に現はれたる——需要と供給とを成るべく確實に且迅速に推測することが出来れば商業の投機性は一應減少するものである。

此時代に於ては通信の速度が前の時代に比し増進し従て將來の需給に對する推測の確實性は増加したると共に一方其の推測に基きて爲さるる賣買契約（通信と賣買契約の實行たる商品の輸送との間に速度の差異を生ずるに至らなかつたので商業の投機性は相當減少すべき筈である。尤も前の時代に於ては商業取引の範圍——従て需給推測の範圍——極めて狹小であつたので通信の速度遲きに拘らず將來の需給を比較的確實に推測し得たのであるが、交通の發達に伴ひ商業取引の範圍著しく増大し將來の需給を推測すること一層困難となつたので、彼此考量する時は必ずしも商業の投機性が減少したとも斷定することが出来ない。

第二、電信電話の實用以後に於ける運輸と通信との關係

一、運輸と通信との分離並隔地者の觀念の變化

前述したるが如く電信電話の發明及一八七〇年頃以降の世界的實用は通信と運輸との關係を分離せしめ以て商業取引に對し一大變化を生ぜしめたのである、尤も電信と電話とは共に電氣に依る通信ではあるが商業取引に及ぼす機能は餘程異つて居る、電話は從來の隔地者の觀念を變更せしめ事實上は隔地者であつても電話に依る場合は對話者の關係にあるものと見做さなければならぬこととなつた、從て隔地者と對話者との區別を意思表示傳達の方法の繼續性の有無に求めざるを得ないことになつた、電話は意思表示傳達の方法として繼續性を有せざるに反し電信の場合には對話者の關係に立つ者は發信局と受信局とであつて利用者と其の相手方との間には電信局が紙片に記載したる意思表示——電報紙——が傳達せられるのであるから後者に依る通信は繼續性を有するのである、電信と電話との間には此の差異は存するが然し通信が運輸と絶縁するに至つた點に於ては共通である。今日本邦と北米との間に於て其の日に、又日本と歐洲諸國との間に於ては翌日に電信が到達すると云ふ實況から見

も隔地の距離は著しく短縮せられた次第であつて之を電信の發明前に比較すれば非常なる相違である。

二、運輸の發達と其の速度

運輸機關の發達は之を其の速度と安全との二點に於て見る事が出来るのであるが假に之を速度のみに限定するも近時の進歩は著しいものがある。飛行機飛行船は暫く措き汽車汽船に就て見るも汽車に於ては短距離の場合には一時間百二十哩の平均速度を出したるレコードがあり汽船に於ては二十八節の速度を有する快速船があるに至つた然し乍ら之を電信電話の如く殆んど速度の無限大のものと比較する時は其の差異は非常のものであつて運輸と通信とは茲に絶縁するに至つたのである。今某省に於て最近實驗したる郵便物到着日數を見るに左の如くであつて之は同時に飛行機飛行船を除きたる最高速度の運輸と見る事が出来るが之を原則として其の日の内に到達する電信通信と比較する時は如何に其の差異が大なるかを知ることが出来る。

倫敦東京間

二十七日乃至三十四日

伯林東京間

三十三日乃至三十五日

巴里東京間	二十八日乃至三十四日
紐育東京間	十八日乃至二十三日
桑港東京間	十四日乃至二十日
晚香坡東京間	十一日乃至二十日
リオデジャネロ東京間	三十八日乃至四十三日
サンパウロ東京間	四十三日乃至四十七日
ベノスアイレス東京間	四十三日乃至五十二日
蘭貢東京間	二十日乃至二十九日
シドニー東京間	三十一日乃至三十七日
孟買東京間	三十二日乃至三十五日
天津東京間	六日乃至七日
上海東京間	六日乃至七日
重慶東京間	二十六日乃至三十三日

上記の最遲速度と雖も右は郵便物を扱ふ汽車汽船便のことであつて商業上に於ける貨物の運輸は上記の二倍内外の日數を要する場合が多いのである。

三、通信と運輸との分離に因る商業の投機性

商業取引は之を二段に別けて考ふべきである。第一段に於ては賣手と買手との間に法律上の賣買契約が締結せられ第二段として此が履行として商品の轉送及代金の支拂が爲さるゝのである。全然商品の轉送を要せざる場合もあるが原則としては轉送を要する場合が多い。第一段の契約は對話者間の場合もあり又隔地者間の場合もあるが、對話者間の場合でも其の對話者の孰れかが本店又は主人の指示を仰ぎ又は需要地若くは供給地の商況を知悉することを要する場合が多く、結局通信に依る場合が大部分であるが通信は電信に依る場合が多いので商談は迅速に成立することが出来る。然るに第二段の運輸は此の如く疾風迅雷的に完了せられないのである。汽車汽船の速度は到底電信に及ばない、内國商業の如く短距離の場合はさうでもないが外國貿易の如く長距離の場合には可成りの日數を要することは前述の通りである。例へば日本と南米との間では電信に依る商取引は二日間位で済むが貨物の輸送は三ヶ月以上を要し其の間に約三ヶ月の差が存する、三ヶ月の間には需給關係の變化を生じ價格の變動するのが寧ろ常態である。此の價格の變動こそは實に商業を投機的な

らしむる主因である、南米の如く非常に遠距離の場合に非ずとも同様である。今日の需給關係は或程度迄正確に知り得るであらうが明日の需給關係は僅に推測し得るに過ぎない、況や數十日、數ヶ月の將來に於ける需給關係は之を推測することすら困難である、否不能である。尤も日本と支那開港場との間の如く約半ヶ月位で運輸が完了する近距離の地域間には多少の投機性があるとしても極めて些少のものであると云ふ人が有るかも知れない。然し乍ら之は棉花なり雜穀なり、一つの代表的商品の取引は今日は總て世界的市場の影響を受くるものなることを忘れた言である。日本と支那との間の雜穀の取引も英國と南米との間の雜穀取引の影響を受けるのである、少く共輸送に十日以上を要するが如き區間に於ては商業上の意義を有するに足る程の物價の變動が契約當時と輸送完了期日との間に起るものと謂つて差支ない。

此の如く通信と運輸との速度の差異は交通の發達に伴ふ取引範圍の擴大と相俟つて商業に投機性を附與した次第であつて電信電話の發明は此の投機性を誘致した有力なる緣由である、或は之に對し電信の實用は各地市價の變動を迅速に通報することに依つて投機性を緩和せしめたと論じて私見を駁する人

があるかも知れぬが私見は勿論此種の見解をも考慮に入れての斷定である。

第三、將來に於ける通信と運輸との關係

前述の如く商業の投機性は通信と運輸との速度の齟齬にも起因して居るのであるから將來の問題を考察するには將來に於ける通信と運輸との速度を豫見せねばならぬ。

一、無線電信

無線電信は其の裝置に於ては有線電信と異ると勿論であるが商業上の機能に於ては兩者の間に大なる差異を認め得ない、賣手と買手との直接對話ではなく電信局と云ふ仲介者が兩者の間に通信を傳達するに過ぎない。

其の速度に於ても理論上は大差が無い、尤も實際上通信の速度には差異が存する、又有線電信の如く電線を要しないから通信が低廉であり且つ有線電信に屢々起る電線の切斷等に依る故障を避け得るの便利はある。

殊に海上運送に對しては船主又は船舶利用者と船長との間に自由に通信が爲される結果商品の取引上及船舶の利用上非常なる便利を増進せしめ殆んど海運の新時代を劃したものと謂つて差支ない。

此の如く有線電信を利用し得ざりし場所との間に有線電信同様の利便を與へたと謂ふ程度の無線電信の便利は之を認め得るが有線電信に比し商業上の機能を異にする程の速度の差異は之を認めることが出来ない。

二、無線電話

無線電話は電信に非ずして電話であるから通信の内容を無線電信よりも詳細に傳達し得る利便はある。然し有線電話同様に總ての賣手と買手とが直接に對話し得るが如きことは波長の關係上現在に於ては之を想像し得ない。ビーム式の如く一方にのみ電波が進む新發明に於ても同様の困難が存する、放送に依り取引所の相場を早く傳達することは出来るが放送以外の方法としては電話局が仲介者となつて賣手と買手との間に通信を傳達するに過ぎないので商業上の機能は無線電信と大差ない、換言すれば隔地者の關係を對話者の關係に進歩せしむることは現在に於て無線電話に囑望することを得ない。

三、飛行機飛行船

飛行機の速度は一時間四百三十浬以上のものがあつて之を汽車の一時間四五十哩汽船の一時間十五六海里なるに比較すれば非常なる高速度である。從

つて飛行機が汽車汽船に代つて商品を一般的に運輸することが可能とならば、假令尙運輸と通信との間には速度に非常の差異があつても大いに商業の投機性を減少することが出来る筈である、然し乍ら飛行機の運輸能力に就ては種々なる疑問がある。

第一に飛行機の積載能力である。飛行船すら四十三噸の積載能力あるものが最大であつて飛行機の如きは極めて積載能力に乏しい。重量の著しく重いものは容積の非常に大きいものは物理的に輸送不能である。一年に數億萬噸輸送せらるゝと推算される陸上及海上貨物の大部分を飛行機又は飛行船が輸送するが如きことは到底之を想像し得ない。

第二には飛行機の繼續飛行時間は極めて短く三十七八時間のレコードを有するに過ぎない、此點に於ても非常の困難がある。

第三には假に物理上輸送可能なりとするも輸送實費に於て汽車汽船に一籌を輸する、水の浮泛力を利用する船舶及軌條上を走る汽車に比し多大の運航費を要するのである、従つて到底運賃に於て汽車汽船に競争し得ないから生糸等の如く高價品であつて運賃高く共飛行機に依り速達する方利子其の他の採算

上有利なる場合に於てのみ輸送せらるゝに過ぎないであらう、結局郵便物及高價品等例外的貨物に止まり一般貨物を輸送するの時期は之を想像し得ない。

尤も郵便物が飛行機に依る結果一覽拂の爲替相場に變化を及ぼし又郵便に依る通信日數を短縮するであらうが、運輸の速度を早めるの効力は無い。

此の如く將來の最高速の通信及運輸機關たる無線電信、無線電話及飛行機は孰れも商業上の機能に於ては從來の運輸及通信機關に優る速度又は便益を發揮するものと推定し得ないのであつて、假に多少の差異ありとするも其の範圍は極めて限局せられて居るから運輸と通信との速度の差異は現狀の儘永遠に存在し、従つて其の程度に於て商業の投機性も永遠に存在するものと斷定することが出来る。